



Redakcja

CEMET S.A. rozszerza ofertę

Wagon zbiornikowy typu 440S umożliwia szybszy załadunek i rozładunek towaru



Grzegorz Lipowski,
Prezes Zarządu CEMET S.A.



Jan Ogurkis,
Członek Zarządu, Dyrektor Logistyki
CEMET S.A.

Rozpoczęcie produkcji nowych wagonów, wraz z powiększeniem własnej floty samochodów zwiastuje dużą zmianę w ofercie CEMET S.A. Firma, która jest liderem w organizacji przewozu materiałów sypkich reaguje w ten sposób na aktualną sytuację na rynku przewozu materiałów budowlanych.

CEMET specjalizuje się w świadczeniu usług logistycznych i organizacji transportu kolejowego materiałów sypkich dla branży cementowej i wapiennej. Posiada największą w Polsce ilość wagonów do przewozu materiałów sypkich. Kilka czynników, wśród których chyba najważniejszym było podniesienie opłaty za usługi przewozowe, spowodowało duże zmiany na rynku. Firma, reagując na nie i jednocześnie zabezpieczając się na przyszłość, wprowadziła zmiany w swojej ofercie. Oporają się one na trzech filarach.

Po pierwsze – nowy wagon

Od bieżącego roku w ofercie taboru CEMET S.A. znajduje się zupełnie nowy wagon typu 440S serii Uacns do przewozu materiałów sproszkowanych. – Pierwszą partię zbudowała Fabryka Wagonów Gniewczyzna, jednak projekt jest całkowicie nasz. Było to możliwe dzięki doświadczeniu spółki – uważa Grzegorz Lipowski, prezes zarządu CEMET S.A. W wagonie zastosowano unikalną konstrukcję zbiornika w celu maksymalnego wykorzystania skrajni i ograniczenia długości wagonu. – Rozpoczęcie projektu budowy nowego wagonu poprzedziliśmy gruntowną analizą rynku oraz próbami eksploatacyjnymi kilku wagonów tego typu. Wyniki tych działań oraz nasze 50-letnie doświadczenie w użytkowaniu kilku typów wagonów do przewozu materiałów sproszkowanych pozwoliły dokładnie przygotować założenia projektowe. Zadbaliśmy o to, aby przyjęte rozwiązania konstrukcyjne do-

stosowane były do istniejącej infrastruktury załadunkowej i rozładunkowej u naszych kontrahentów. Pierwsze próby eksploatacyjne pokazały, że spełnione zostały oczekiwania zdefiniowane w założeniach np. czas rozładunku ok. 30 min. Poza tym rozwiązania konstrukcyjne wagonu w części biegunowej są zgodne z najnowszymi wymaganiami europejskimi TSI (Technical Specification of Interoperability), co potwierdziły wyniki badań wykonanych przez Instytut Kolejnictwa. Zbudowaliśmy nowoczesny wagon mający dobre parametry eksploatacyjne – uważa Grzegorz Lipowski.

– Dla nas najważniejsze jest to, że mamy nowy wagon. Flota wagonów musi zostać unowocześniona, najmłodszy wagon pochodzi z połowy lat 80-tych. W ciągu ostatnich lat kupowaliśmy wyłącznie używane wagony. Dzięki nowemu wagonowi uzyskamy dużo szybszy załadunek i rozładunek towarów niż dotychczas. Zmniejszą się też nakłady na utrzymanie taboru – dodaje Jan Ogurkis, członek zarządu – dyrektor logistyki CEMET S.A. Odbiór ostatnich wagonów z pierwszej partii miał miejsce w sierpniu. Teraz przez pół roku prowadzone będą badania eksploatacyjne wagonów pod nadzorem pracowników Instytutu Kolejnictwa. Warto zauważyć, że prototyp wagonu powstał już trzy lata temu. Przez cały ten czas Cemet testował i ulepszał projekt. Dzięki temu nowy wagon ma być niezawodny. Typ 440S serii Uacns został też certyfikowany do krajów, w których Cemet prowadzi działalność. Firma chce co roku zlecać produkcję nawet pięćdziesięciu takich wagonów.



fot.: Maciej Turkowski

Dostawy na budowę autostrad i dróg krajowych są realizowane przez Cemet transportem kolejowym i samochodowym

Po drugie – transport samochodowy.

Drugim filarem nowej oferty CEMET S.A. jest transport samochodowy. Pierwsze plany związane z wejściem na ten segment rynku powstały wraz z restrukturyzacją spółki w 2002 roku. Według założeń, Cemet miał pełnić rolę specjalistycznego operatora logistycznego branży cementowo-wapiennej. W związku z tym należało dać klientom większą elastyczność, zarówno przy przewozach na krótkie dystanse transportem wyłącznie samochodowym, jak i na większe odległości w systemie door to door przy wykorzystaniu transportu kolejowego i samochodowego.

Działalność spedycyjna spółki rozpoczęła się w 2004 roku, początkowo przy wykorzystaniu wynajętych samochodów. Pierwsze 10 zestawów samochodowych do transportu cementu i wapna kupiono w 2007 roku, dla nowopowstałej spółki Cemet Serwis. Jeszcze niedawno flota liczyła 30 własnych zestawów samochodowych oraz kilkadziesiąt związanych stałymi umowami o współpracy. Na początku 2011 roku Cemet zakupił część dawnego przedsiębiorstwa Góraźdże Trans, wraz z 40 zestawami specjalistycznych pojazdów. Zwiększenie liczby własnych pojazdów do ponad 70 pozwala pełniej wykorzystać największy atut CEMET S.A. – oddziały



fot.: Rafał Swierad

W 2011 roku CEMET zakupił część firmy Góraźdże Trans wraz z 40 specjalistycznymi pojazdami



fot.: Maciej Turkowski

Wagony zbiornikowe 440S z lokomotywą CEMET typu TEM2

w większości zakładach cementowych i wapienniczych w Polsce. Infrastruktura przy zakładach produkcyjnych daje przewagę, którą transport samochodowy pozwala pełniej wykorzystać. – Inwestycje zlokalizowane w niewielkiej odległości od cementowni korzystniej jest obsługiwać transportem samochodowym. Przewóz cementu koleją na odległość poniżej 200 kilometrów nigdy nie będzie opłacalny – zauważa Grzegorz Lipowski. Dodatkowym utrudnieniem dla konkurencyjności transportu kolejowego w tym segmencie przewozów było zamknięcie lokalnych linii kolejowych i bocznic oraz wzrost cen usług kolejowych. Z tych powodów udział przewozów kolejowych cementu od początku lat 90-tych do chwili obecnej spadł z 40% do 12%.

Po trzeciej – własna licencja przewoźnika kolejowego

Jako trzeci filar rozszerzania swojej oferty Cemet chce wykorzystać prowadzenie przewozów w oparciu o własną licencję przewoźnika kolejowego. – Realizujemy już 100% przewozów technicznych – mówi Jan Ogurkis. Najistotniejszym czynnikiem, który skłonił Cemet do tego kroku był wzrost cen przewoźnika kolejowego, z którego usług korzystał Cemet – o 30% w 2007 i kolejne 22% w 2008 roku. Spowodowało to spadek naszych przewozów w 2009 roku o prawie jedną trzecią. Cemet postanowił się zabezpieczyć przed tego typu wahaniami przewozów – stąd decyzja o położeniu nacisku na przewozy licencjonowane i współpracę z innymi przewoźnikami. Obecna sytuacja na rynku przewozów materiałów sproszkowanych przez CEMET S.A. uważa za dobrą – W tym roku zanotowaliśmy duży wzrost przewozów związanych z budową dróg krajowych i autostrad – powiedział Grzegorz Lipowski. Jednocześnie spółka przewiduje, że lata 2013–2014, gdy zostaną zakończone projekty współfinansowane przez Unię Europejską, będą charakteryzować się dużym spadkiem przewozów – Samo budownictwo mieszkaniowe nie wyrówna tych strat –

przewiduje Grzegorz Lipowski. Wygląda na to, że do „chudych” lat Cemet zdąży się zawniczu przygotować. Rozszerzając swoją ofertę spółka jest też aktywna na rynku przewozów międzynarodowych, które stanowią już kilka procent ogólnych przewozów firmy.



fot.: Maciej Turkowski

Wszystkie przewozy techniczne CEMET realizuje w oparciu o własną licencję przewoźnika kolejowego